

RAFAL DMOWSKI
Akademia Podlaska
w Siedlcach

FUNKCJONOWANIE KOLEI NA POŁUDNIOWYM PODLASIU W DRUGIEJ POŁOWIE 1944 R. NA PRZYKŁADZIE SIEDLECKIEGO WĘZŁA KOLEJOWEGO. ZARYS PROBLEMATYKI

Niniejsza praca ma układ chronologiczno-problemowy. Celem autora było uporządkowanie i przedstawienie informacji dotyczących funkcjonowania kolei na południowym Podlasiu w drugiej połowie 1944 r. ze szczególnym uwzględnieniem Siedleckiego Węzła Kolejowego¹ rozsyłanych po różnych publikacjach, oraz ukazanie wyników własnych badań źródłowych dotyczących tego tematu. Artykuł podzielono na pięć części. W pierwszej ukazano sytuację Siedlec w dniach wyzwolenia spod okupacji niemieckiej. Drugą poświęcono działalności polskich kolejarzy po wyzwoleniu. W trzeciej zasygnalizowano problem dwuwładzy na liniach kolejowych Polski, w czwartej poruszono sprawę poszerzenia torów na radziecki rozstaw szyn, a w piątej omówiono problem tzw. zdobyczy wojennej.

Należy zaznaczyć, iż w literaturze przedmiotu jest to pierwsza próba przedstawienia tego tematu². Pewne luki badawcze są spowodowane m.in. ograniczenia-

¹ Węzłem kolejowym nazywamy stację na której zbiegają się linie kolejowe z trzech lub więcej kierunków. Stacje węzłowe umożliwiają i ułatwiają skracanie drogi przewozu. Ocena wartości linii komunikacyjnej węzłów kolejowych zależy od znaczenia linii kolejowych, które krzyżują się na węźle, ułatwiają połączenia w komunikacji podmiejskiej, krajowej lub międzynarodowej. T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski*, Warszawa 1938, s. 123-124

² Istnieje niewiele publikacji w których poruszono problem komunikacji kolejowej na wschód od Wisły. Wśród ważniejszych należy wyróżnić pionierską pracę S. Zamkowskiej, *Odbudowa i funkcjonowanie Kolei Polskich 1944-1949*, Warszawa 1984, oraz monografię A. Lechowskiego, *Frontowe dni Pragi wrzesień 1944 - styczeń 1945. Relacje Wojsko Polskie - miasto w okresie jesienno-zimowych działań I armii w obszarze Warszawy*, Pruszków 1995. W jednym z podrzdziałów autor zajął się linią Łuków - Pilawa - Warszawa. Niestety interesujący nas rejon potraktowany jest w nich marginalnie.

mi wynikającymi z rozproszonej bazy źródłowej dotyczącej Siedlec³, jak i funkcjonowania kolei w tym mieście, a także z niewielkich rozmiarów niniejszego tekstu.

Siedlce w dniach wyzwolenia spod okupacji niemieckiej

Militarne znaczenie Siedleckiego Węzła Kolejowego potwierdziło się także w 1944 r. Dowództwo niemieckie, zaniepokojone sukcesami wojsk radzieckich na kierunku warszawskim oraz groźbą okrążenia brzesko-białostockiego zgrupowania wojsk, postanowiło zatrzymać w rejonie Siedlec natarcie wojsk 1 Frontu Białoruskiego⁴. Niemcom zależało m.in. na utrzymaniu węzła kolejowego w Siedlcach, z uwagi na fakt, iż tu zbiegały się główne linie komunikacyjne, którymi przewożono zaopatrzenie na front: Brześć - Siedlce - Warszawa; Białystok - Siemiatycze - Siedlce oraz rokada Lublin - Siedlce - Małkinia - Białystok. Linie te, w miarę postępów Armii Czerwonej stały się podstawową drogą ewakuacji rozbitych jednostek niemieckich. Z wyżej podanych powodów Niemcy przygotowali Siedlce do długotrwałej obrony. K. Sobczak stwierdza, że dowództwo niemieckie do obrony rejonu Siedlec i Białej Podlaskiej rzuciło siły przedstawiające wartość bojową ok. 10-ciu dywizji⁵. Wcześniej stacjonujące w mieście jednostki podległe Głównemu Urzędowi Bezpieczeństwa Rzeszy oraz Głównemu Urzędowi SS (SD, Gestapo, policja kryminalna i formacje SS)⁶ oraz różne jednostki Wehrmachtu, były zbyt małe aby podolać zamierzeniom⁷.

³ Paradoxem historii jest fakt, iż znacznie więcej źródeł archiwalnych dotyczących Siedlec posiadamy dla XIX w. niż dla dwudziestolecia międzywojennego i II wojny światowej, spowodowane jest to m.in. zniszczeniem akt miasta Siedlce w wyniku pożaru po zbombardowaniu magistratu we wrześniu 1939 r. i celowemu niszczeniu akt przez Niemców podczas odwrotu w 1944 r. Więcej informacji na ten temat w: W. Więch-Tchórzewska, *Źródła do dziejów Siedlec*, „Prace Archiwalno-konserwatorskie na terenie województwa siedleckiego”, z. 10, Siedlce 1997, s. 65-79 oraz W. Więch-Tchórzewska, *Źródła archiwalne do dziejów okupacji hitlerowskiej w zasobie WAP w Siedlcach*, *Prace Archiwalno...*, z. 2, Siedlce 1980, s. 49-56.

⁴ Szerzej na temat sytuacji militarnej na Podlasiu w lecie 1944 r. w: T. Sawicki, *Działania wojenne na Podlasiu latem 1944 r.* [w:] *Szkice Podlaskie* nr 4, Siedlce 1994, s. 39-52 oraz J. Strychalski, *Wyzwolenie zachodniego Podlasia i wschodniego Mazowsza przez Armię Radziecką w 1944 roku*, Siedlce 1984, ss. 16.

⁵ K. Sobczak, *Wyzwolenie Mazowsza przez Armię Radziecką i Ludowe Wojsko Polskie w latach 1944-1945* [w:] *Rocznik Mazowiecki*, t. 1, Warszawa 1967, s. 84-85.

⁶ A. Ramme, *Służba Bezpieczeństwa SS*, Warszawa 1989, passim.

⁷ Szerzej w większych partiach książek: S. Lewandowska, *Okupowanego Mazowsza dni powszednie 1939-1945*, Warszawa 1993; S. Lewandowska, *Ruch oporu na Podlasiu 1939-1944*, Warszawa 1982; P. Matusak, *Siedlce 1939-1944* [w:] *Siedlce 1448-1995*, praca zbiorowa pod red. E. Pawłowskiego, Siedlce 1996; J. Pawlak, *Nie walczyli dla sławy i krzyży*, Siedlce 1996; H. Piskunowicz, *ZWZ-AK w powiecie siedleckim 1939-1945*, Siedlce 1992; *Podlasie w czasie II wojny światowej*, pod red. W. Ważniewskiego, Siedlce

Pod koniec lipca zgrupowano tutaj m.in. jednostki 5, 73 i 211 dywizji piechoty Wehrmachtu⁸, 3 dywizji pancerniej SS „Totenkopf”⁹ (dowódcą dywizji był wówczas SS-Brigadenführer [generał dywizji] Becker)¹⁰ i 5 dywizji pancerniej SS „Wiking”¹¹ (dowódcą dywizji był wówczas SS-Standartenführer [pułkownik] Muhlenkamp)¹². Siedlec bronili również żołnierze Spadochronowo-Pancerniej Dywizji SS „Herman Göring”¹³, którą wraz z dywizją „Totenkopf” podporządkowano 9 Armii i rozmieszczono pod Siedlcami na głównej szosie prowadzącej do miasta. Powyższe oddziały utrzymywały otwartą drogę odwrotu dla dywizji podporządkowanych niemieckiej 2 Armii¹⁴. Obronę obszaru pomiędzy Brześciem, Drohiczyńem i Siedlcami powierzono doraźnie zorganizowanej grupie operacyjnej pod dowództwem gen. Romana, składającej się z XX Korpusu Armijnego i VIII KA.¹⁵ Teren przylegający do Siedlec zaminowano i umocniono zaporami inżynieryjnymi. Na skrzyżowaniach dróg prowadzących do miasta wybudowano schrony bojowe oraz okopano czołgi i działa pancerne. Na ulicach ustawiono barykady, a na placach

1997; *Rejestr miejsc i faktów zbrodni popełnionych przez okupanta hitlerowskiego na Ziemiach polskich. Województwo siedleckie*. Główna Komisja Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce Instytut Pamięci Narodowej. Informacja wewnętrzna nr 66/38, Warszawa 1985.

⁸ F. Gryciuk, *Siedlce w latach 1944-1975* [w:] *Siedlce 1448-1995*, praca zbiorowa pod red. E. Pawłowskiego, Siedlce 1996, s. 160.

⁹ Porównując dywizje Waffen SS z dywizjami zmotoryzowanymi Wehrmachtu należy stwierdzić, że jednostki SS były o wiele silniejsze od standardowej dywizji armii, m.in. posiadały trzy zamiast dwóch pułków piechoty zmotoryzowanej, pułk artylerii SS miał 4 dywizjony artylerii a nie 3 jak Wehrmacht, itp.

¹⁰ J. Ledwoch, *Waffen SS*, Warszawa 1993, s. 63. W czerwcu 1944 r. dywizja składała się z następujących jednostek bojowych: 3 Pułku Pancernego SS, 5 Pułku Grenadierów Pancernych SS „Thule”, 6 Pułku Grenadierów Pancernych SS „Theodor Eicke”, oraz 3 Pułku Artylerii Pancerniej SS. Wiadomo, że w walkach o Siedlce wzięły udział tylko niektóre z nich. Dane o składzie dywizji, Ibidem, s. 63; M. Bryja, J. Ledwoch, *Jednostki Waffen SS 1939-1945*, Warszawa 1996, s. 90.

¹¹ P. Matusak, *Siedlce 1939-1944...*, s. 154.

¹² W czerwcu 1944 r. dywizja składała się z następujących jednostek bojowych: 5 Pułku Pancernego SS, 9 Pułku Grenadierów Pancernych SS „Germania”, 10 Pułku Grenadierów Pancernych SS „Westland”, 5 Pułku Artylerii Pancerniej SS. J. Ledwoch, *Waffen SS*, s. 63; M. Bryja, J. Ledwoch, *op. cit.*, s. 101-102.

¹³ Ch. W. Sydnor, Jr., *Żołnierze zagłady. Dywizja SS „Totenkopf” 1933-1945*, Warszawa 1998, s. 248-249. Zob. też: A. Philippi, F. Heim, *Der Feldzug gegen Sowjetrußland: 1941 bis 1945*, Stuttgart 1962, s. 253-254.

¹⁴ Ch. W. Sydnor, Jr., *op. cit.*, s. 248-249. Zob. też: A. Philippi, F. Heim, *op. cit.*, s. 253-254.

¹⁵ T. Sawicki, *Podlasie w niemieckich planach wojennych (wiosna - lato 1944 r.)* [w:] *Związek Walki Zbrojnej - Armia Krajowa na Podlasiu*, praca zbiorowa pod red. Kazimierza Pindla i Arkadiusza Kołodziejczyka, Siedlce 1998, s. 80.

rozmieszczono okopy i stanowiska artylerii. Piwnice większych domów zamieniono na bunkry, w których umieszczono działa przeciwpancerne i gniazda broni maszynowej¹⁶. Organizacją przeciwuderzenia wojsk niemieckich w rejonie Siedlec kierował osobiście dowódca grupy armii „Środek” feldmarszałek Walter Model¹⁷. Komendantem wojennym Siedlec został gen. Ludwig Marker, dotychczasowy komendant Pińska¹⁸.

W pobliżu miasta kursowały trzy pociągi pancerne, m.in. nr 66¹⁹. Inny operował pomiędzy stacjami Mordy - Niemojki (na linii Siedlce - Czeremcha)²⁰, wzmacniając w ten sposób obronę Mordów składającą się z walczących po stronie III Rzeszy oddziałów węgierskich i słowackich²¹. Pociąg ten składał się z czterech wagonów z lokomotywą w środku składu²².

21 lipca, gdy operacja części sił I Frontu Białoruskiego nabrała pełnego rozmachu, Stalin niespodziewanie zmienił zadania dla jego lewego skrzydła. Rozkazał wówczas przenieść główne uderzenie z kierunku siedleckiego na lubelski²³. W związku z tą zmianą natarcie radzieckie na Siedlce rozpoczęło się dopiero trzy dni później, tj. 24 lipca wieczorem. Wcześniej, nocami z 21 na 22 lipca, z 22 na 23 lipca i z 24 na 25 lipca, lotnictwo radzieckie przeprowadziło zmasowane naloty na transporty wojskowe nieprzyjaciela oraz składy z materiałem wojennym znajdujące

¹⁶ B. Dymek, *Pierwsze lata władzy ludowej na Mazowszu, Kurpiach i Podlasiu 1944-1948*, Warszawa 1978, s. 39; szerzej na ten temat w: B. Dolata, *Wyzwolenie Polski 1944-1945*, Warszawa 1974, s. 48, oraz P. Matusak, *Siedlce 1939-1944* [w:] *Siedlce 1448-1995*, praca zbiorowa pod red. E. Pawłowskiego, Siedlce 1996, s. 154-156.

¹⁷ W. Wołoszyn, *Na Warszawskim kierunku operacyjnym. Działania I Frontu Białoruskiego i I Armii WP 18 VII-23 IX 1944 r.*, Warszawa 1964, s. 51.

¹⁸ 28 lipca gen. Markera przeniesiono do Ostrowi Mazowieckiej. T. Sawicki, *Podlasie w niemieckich planach wojennych (wiosna - lato 1944 r.)* [w:] *Związek Walki Zbrojnej - Armia Krajowa na Podlasiu*, praca zbiorowa pod red. Kazimierza Pindla i Arkadiusza Kołodziejczyka, Siedlce 1998, s. 80.

¹⁹ Pociąg pancerny Nr 66 został odcięty od własnych jednostek przez ACz. 30 lipca 1944 r., jego załoga wysadziła go w powietrze w okolicy Siedlec. H. W. Troica, *Panzerzüge I. Pociągi pancerne cz. I*, Warszawa 1995, s. 30.

²⁰ Pociąg ten składał się z czterech wagonów z lokomotywą w środku składu.

²¹ Regularne oddziały niemieckie opuściły Mordy jeszcze przed nadejściem Armii Czerwonej, na ich miejsce przybyły w/w jednostki sojusznicze.

²² Pociąg ten przejeżdżał co pół godziny z Mórd do Cierpigorza i z powrotem. J. Zdanowski, *Miasto Mordy w okresie okupacji hitlerowskiej 1939-1944*, praca dyplomowa napisana pod kierunkiem prof. dr hab. W. Ważniewskiego w Podyplomowym Studium Historii WSRP w Siedlcach, Siedlce 1996. (maszynopis w posiadaniu promotora), s. 28. Sądząc z opisu był to jakiś improwizowany pociąg pancerny - przyp. R.D.

²³ Szerzej w: T. Sawicki, *Działania wojenne...*, s. 41.

się na węzle kolejowym w Siedlcach²⁴. Straty poniósł nie tylko nieprzyjaciół, bomby zniszczyły wiele urządzeń kolejowych, m.in. tory stacyjne, budynki administracyjne, itp., zniszczeniu uległy także liczne budynki mieszkalne na terenie miasta.

24 lipca rozpoczęła się bitwa o miasto, w której wzięły udział następujące jednostki Armii Czerwonej: grupa konno-zmechanizowana pod dowództwem - gen. lejtn. Władimira Kriukowa składająca się z 11 korpusu pancernego (dowódca gen. lejtn. Rudkin)²⁵ i 2 korpusu kawalerii gwardii (dowódca - gen. lejtn. W. Kriukow)²⁶, a także w końcowej fazie walk - związki operacyjne 47 armii (dowódca - gen. lejtn. Nikołaj Gusiew), przede wszystkim 129 korpus piechoty tejże armii²⁷ i 28 armii (dowódca - gen. lejtn. Aleksander Łuczyński)²⁸. Ponieważ nie udało się opanować miasta z marszu, nacierające wojska przystąpiły do jego okrążenia. 25 lipca po całodziennych walkach jednostki 11 korpusu pancernego i 2 korpusu kawalerii gwardii dotarły do pierwszych zabudowań we wschodnich i południowych częściach miasta. 26 lipca Siedlce zostały oskrzydłone z trzech stron: od północnego - wschodu, wschodu i południa. 27 lipca wojska radzieckie wznowiły atak, udało się wówczas wtargnąć do miasta 11 korpusowi pancernemu i 2 korpusowi kawalerii. Oddziały niemieckie w Siedlcach nie zostały wówczas pokonane; atakujące jednostki radzieckie jeszcze kilkakrotnie wypierano z miasta. Centrum miasta, dworzec kolejowy, osiedle Nowe Siedlce, znajdowały się jeszcze w rękach niemieckich²⁹. Rozpoczęła się ostatnia faza walk o każdy dom i o każdą ulicę³⁰. 29 lipca w dowództwie 2 armii potwierdzono decyzję bezwzględnej obrony miasta. Zadanie to powierzono dowództwu IV Korpusu Pancernego SS Obergruppenfuhrera Herberta Gillego, któremu podporządkowano 3 DPanc SS „Totenkopf” i 5 DPanc SS „Wiking”. We wspomnianym rozkazie czytamy: „IV KPanc SS ma utrzymać Siedlce i oswobodzić rejon wokół miasta, szczególnie na północnym wschodzie”³¹. Rozkazu tego nie udało się Niemcom wykonać. W niemieckim meldunku dziennym

²⁴ *Komunikaty Wojenne Naczelnego Dowództwa Armii Radzieckiej z 22, 23 i 25 lipca 1944 r.* [w:] B. Dolata, *op. cit.*, s. 530-531.

²⁵ Szerzej w: I. Juszczyk, *Odnadcatyj tankowy korpus w bojach za rodinu*, Moskwa 1962, s. 79 oraz S. Siewriugow, *Tak eto bylo... (zapiski kawalerista 1941-1945)*, Moskwa 1957, s. 266-285.

²⁶ W. Wołoszyn, *op. cit.*, s. 39.

²⁷ Ibidem, s. 67; T. Sawicki, *Wyrok na miasto. Berlin i Moskwa wobec Powstania Warszawskiego*, Warszawa 1993, s. 17.

²⁸ J. Strychalski, *Bitwa o Siedlce w 1944 r.* [w:] „Szkice Podlaskie” nr 1, Siedlce 1983, s. 108; J. Strychalski, *Wyzwolenie zachodniego Podlasia i wschodniego Mazowsza przez Armię Radziecką w 1944 roku*, Siedlce 1984, s. 7.

²⁹ J. Strychalski, *Bitwa o...*, s. 109. J. Strychalski, *Wyzwolenie zachodniego...*, s. 9.

³⁰ *Komunikat wojenny z 27 lipca* [w:] B. Dolata, *op. cit.*, s. 532.

³¹ T. Sawicki, *Podlasie w niemieckich...*, s. 81.

z 31 VII Grupy Armii „Środek” (za dzień 30 VII) czytamy: „W obszarze Siedlec napór nieprzyjaciela trwał przez cały dzień. Ponawiane przez niego natarcia - każde w sile batalionu wspierane czołgami - prowadziły wielokrotnie do włamań na teren miasta, ale w wyniku kontrataków były wciąż likwidowane. W godzinach wieczornych położenie znów się pogorszyło w wyniku ześrodkowanych natarć [wroga]. Dowódca 3 dywizji pancerniej SS otrzymał rozkaz, aby wycofać swe oddziały nad strumień (chodzi o rzekę Liwiec - przyp. R.D.), na północ od Siedlec, jeśli uzna, że pozwoli to na uniknięcie poważnego osłabienia własnej siły bojowej”³². Tak też zrobiono. Do ostatecznego natarcia wojska radzieckie przystąpiły 31 lipca o godz. 7^{50 33}.

Warto zaznaczyć, że do zdobycia Siedlec przez wojska radzieckie przyczynił się, nieznany z imienia ani nazwiska polski kolejarz, który pomógł wysłanemu do miasta zwiadowcy, dowódcy plutonu czołgów st. lejtn. Kwasowowi, w zdobyciu informacji wywiadowczych na temat rozmieszczenia sił niemieckich w mieście. J. Strychalski pisze: „Poszli obaj w kolejarskich mundurach z zapalonymi karbidówkami. Kilka godzin błądzili ulicami ciemnego miasta. Spenetrowali wszystko, nawet zatłoczoną stację kolejową. Z nastawni uprowadzili niemieckiego dyżurnego ruchu, który rozgorączkowany starał się opanować bałagan na torach. Kwasow z jeńcem na plecach dotarł do jednostki. 28 lipca czołgi wdarły się do miasta. Zagony pancerne prowadził Kwasow, który otrzymał później tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. W dalszych walkach zginął”³⁴.

Dowódca 1281 pułku Armii Czerwonej walczącego wówczas o Siedlce, płk. Timofiej Dołbanosow wspominał po latach: „O godz. 12⁰⁰ dowódca 3 batalionu, kpt. W. Szelest, zameldował: - Batalion zajął stację kolejową Siedlce i z uporem przebija się do centrum miasta. Wziął też dużo jeńców. Pierścień okrażenia kurczył się. Ostatki okrażonych w mieście wojsk niemieckich oddały się do niewoli. O godz. 16⁰⁰ Siedlce były wolne”³⁵. W tych samych wspomnieniach znajdujemy również opis zniszczonych Siedlec: „W pamięci pozostały mi dopalające się ruiny

³² *Fragment meldunku dziennego Grupy Armii „Środek” (za dzień 30 VII) dotyczący sytuacji na przedpolu Warszawy - z 31-VII 1944 [w:] Powstanie Warszawskie 1944. Wybór dokumentów, t. 1. Preliminaria operacyjne, natarcie powstańców i opanowanie miasta 31 V - 4 VIII 1944, pod red. Piotra Matusaka, Warszawa 1997, s. 223. Autor cytowanej już monografii SS „Totenkopf” podaje 28 sierpnia czyli błędną datę opuszczenia Siedlec przez żołnierzy niemieckich. Ch. W. Sydnor, Jr., *op. cit.*, s. 249.*

³³ F. Gryciuk, *Siedlce w latach...*, s. 160.

³⁴ J. Strychalski, *op. cit.*, s. 111.

³⁵ T. Dołbanosow, *Wspomnienia dowódcy pułku Armii Radzieckiej z walk na ziemiach polskich w latach 1944-1945 [w:] „WPH” 1980, nr 1-2, s. 220.*

dworca, tory kolejowe zastawione wagonami towarowymi, ulice zawałone bagażami, książkami i odzieżą³⁶.

Warto zaznaczyć, że w walkach o Siedlce wzięły również udział jednostki Kedywu AK pod dowództwem Czesława Dylewicza „Krukowskiego”, w skład których wchodził także kolejarze. Uchroniły one przed wysadzeniem przez okupanta wiele obiektów użyteczności publicznej³⁷. Na terenie kolejowym w Siedlcach ocalono m.in. wiadukty: garwoliński i łukowski, oraz wiele innych obiektów kolejowych. Kolejarze zapobiegli również ewakuacji z parowozowni w Siedlcach 16 parowozów³⁸.

Siedlecki Węzeł Kolejowy po przejściu frontu

Najważniejszym zadaniem stojącym przed kolejarzami po przejściu frontu była odbudowa zniszczonych przez Niemców urządzeń i obiektów kolejowych niezbędnych do prowadzenia dalszych działań wojennych. Wycofujące się pod naporem wojsk radzieckich i polskich jednostki okupanta, niszczyły za sobą nie tylko tory i podkłady³⁹, w niektórych miejscach wysadzano również całe nasypy kolejowe. Zdjęcia zniszczeń linii i obiektów kolejowych pozwalają na wyciągnięcie wniosku, iż były one przeprowadzane planowo i metodycznie. Niszczycielskim działaniom okupant objął przede wszystkim tak newralgiczne punkty transportu kolejowego jak: mosty, tory, wieże ciśnień, dyspozytury oraz tabor ruchomy.

Nie udało się, niestety, dokładnie stwierdzić jakie straty poniosły poszczególne jednostki kolejowe w Siedlcach w wyniku działań wojennych. W Archiwum Państwowym w Siedlcach znajduje się wprowadzie poszyt dotyczący zniszczeń miasta w wyniku działań wojennych, jednak w protokole z 22 XI 1944 r. czytamy: „Spis obejmuje instytucje państwowe z wyjątkiem PKP Odcinek Siedlce i Poczty”⁴⁰. Na podstawie zdjęć wykonanych w latach 1944 - 1946 możemy stwierdzić, że w Siedlcach zniszczono: dworzec kolejowy, budynek administracyjny przy parowozowni, budynek mieszkalny przy parowozowni, magazyn towarowy, znaczną

³⁶ T. Dołbanosow, *Wspomnienia dowódcy pułku Armii Radzieckiej z walk na ziemiach polskich w latach 1944-1945* [w:] „WPH” 1980, nr 1-2, s. 220..

³⁷ Szerzej na ten temat m.in. w: J. Pawlak, *op. cit.*, s. 118-138, H. Piskunowicz, *op. cit.*, s. 52-55; S. Lewandowska, *op. cit.*, s. 373, P. Matusak, *op. cit.*, s. 154-156.

³⁸ H. Piskunowicz, *op. cit.*, s. 55.

³⁹ Do równoczesnego niszczenia szyn i podkładów wykorzystywano specjalnie zbudowane urządzenia: do lokomotywy przyczepiano odpowiednio wygięte dwie szyny kolejowe, których końce wsuwano pomiędzy szynę a podkłady (służyło ono do zrywania szyn), oraz drugie do powyższego mocowano pośrodku specjalny hak, który łamał na pół drewniane podkłady.

⁴⁰ Archiwum Państwowe w Siedlcach, Akta miasta Siedlce. Miasto Siedlce. Rejestr szkół wojennych, sygn. 2357, k. 58.

część parowozowni, obrotnicę parowozową, tory stacyjne⁴¹. Nie są to na pewno wszystkie obiekty kolejowe które uległy wówczas zniszczeniu, niestety wobec braku materiałów źródłowych nie udało się ustalić reszty.

Wkrótce po wyzwoleniu miasta do pracy na PKP zgłosili się pierwsi chętni. Najczęściej byli to ludzie, którzy podczas okupacji niemieckiej pracowali na kolei, lub przedwojenni pracownicy PKP zatrudnieni podczas wojny gdzie indziej. Np. w Oddziale Elektrotechnicznym w Siedlcach, w dniu 1 sierpnia 1944, tj. następnego dnia po wyzwoleniu podjęli pracę, m.in.: Dymitr Mieczysław Hankiewicz - Zawiadowca Odcinka Sygnałowego, Antoni Jastrzębski - monter, Antoni Kowalczyk - monter, Władysław Pydanowski - monter, Waław Talacha - monter⁴². W Rejonie Budynków PKP w Siedlcach pierwsi pracownicy zgłosili się do pracy 6 sierpnia, byli to: Gustaw Madaliński - Zawiadowca Rejonu Budynków, Stanisław Bielecki - kancelista, Aleksander Dybowski - robotnik⁴³. W Oddziale Drogowym jako jeden z pierwszych podjął pracę 5 sierpnia 1944 r. Waław Borniński - Naczelnik⁴⁴. Ze znaczenia komunikacji kolejowej zdawały sobie sprawę władze miasta. 8 sierpnia 1944 r. ówczesny prezydent miasta Stanisław Żemis wezwał 500 mieszkańców Siedlec do szybkiego podjęcia pracy na kolei⁴⁵. Nie wiemy z jakim oddźwiękiem wśród ludności spotkał się powyższy apel. Należy jednak zaznaczyć, że kolejarze usuwający zniszczenia spowodowane przejściem frontu pracowali bardzo sprawnie, pierwszy parowóz na stację kolejową w Siedlcach przybył w sobotę 12 sierpnia 1944 r.⁴⁶, po szerokich torach ze wschodu⁴⁷.

Dwuwładza na kolei. Komendantury radzieckie.

26 lipca 1944 r. podpisano na Kremlu „Porozumienie między Polskim Komitetem Wyzwolenia Narodowego a Rządem ZSRR o stosunkach między radzieckim Wodzem Naczelny a polską administracją po wkroczeniu wojsk radzieckich na terytorium Polski”⁴⁸. Dokument ten stanowił podstawę prawną przebywania

⁴¹ Zbiory własne autora.

⁴² Archiwum zakładowe Oddziału Automatyki i Telekomunikacji w Siedlcach, Akta osobowe ww. pracowników oraz Ewidencja emerytów i rencistów.

⁴³ Archiwum zakładowe Sekcji Budynków PKP Siedlce, Dane dotyczące personelu służbowego DG Siedlce od 6.8.1944 r.

⁴⁴ Archiwum zakładowe Oddziału Drogowego w Siedlcach, Akta osobowe W. Bornińskiego.

⁴⁵ Archiwum Państwowe w Siedlcach. Akta miasta Siedlce. Dziennik wydarzeń w m. Siedlcach. Rok 44, m-ce VII, VIII i X, sygn. 77, k. 2.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ A. Lechowski, *op. cit.*, s. 133.

⁴⁸ *Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. VIII, Warszawa 1974, s. 157-158.

wojsk radzieckich na terytorium Polski i prowadzenia na jej obszarach działań wojennych przeciwko wspólnemu wrogowi. W dokumencie stwierdzano, że w strefie bezpośrednich działań wojennych (pasie przyfrontowym wynoszącym od 50 do 100 km) władza najwyższa i odpowiedzialność we wszystkich sprawach dotyczących wojny, znajduje się w rękach radzieckich władz wojskowych. Dopiero kiedy dane terytorium Polski przestawało być strefą przyfrontową, organa PKWN miały objąć całkowite kierownictwo administracji cywilnej⁴⁹. Zgodnie z decyzją Państwowego Komitetu Obrony ZSRR, utworzono w pasie działania Frontów radzieckie komendantury wojskowe. Powołano je w miastach wojewódzkich, powiatowych itp., a także przy ważniejszych stacjach kolejowych i węzłach komunikacyjnych. Komendantury te współpracowały z miejscową administracją polską, współdziałając w uruchamianiu przemysłu, odbudowie szlaków komunikacyjnych, kolei, mostów, linii łączności itp. (przede wszystkim dla potrzeb wojskowych)⁵⁰. 10 października 1944 r. Sztab Generalny Radzieckich Sił Zbrojnych wydał specjalną instrukcję dla komendantów wojskowych działających na oswobodzonych od Niemców terenach Polski, w której polecono w niej nawiązanie jak najlepszych stosunków z administracją polską powołaną przez PKWN, równocześnie stanowczo zakazując komendantom wtrącania się do spraw cywilnych. Mimo tego stwierdzenia, na wyzwolonych terenach Polski władza Resortu Komunikacji, Poczty i Telegrafu⁵¹ była w dużej mierze czysto nominalna, gdyż według władz radzieckich komunikacja kolejowa była zbyt ważna dla potrzeb frontu aby mogły one zrezygnować z kontroli nad jej działalnością. Dlatego też pełnia władzy nad kolejami znajdowała się w rękach organów komunikacji wojskowej Armii Czerwonej. Organizacja przewozów wojskowych oraz kontrola ich realizacji na wyzwolonym spod okupacji niemieckiej terytorium Polski, leżała na podstawie decyzji Państwowego Komitetu Obrony ZSRR w gestii aparatu pełnomocnika Centralnego Zarządu Komunikacji Wojskowej Armii Radzieckiej i Ludowego Komisariatu Komunikacji ZSRR utworzonego przy resorcie komunikacji PKWN. Pełnomocnikiem tym mianowany został generał lejtnant wojsk technicznych P. Rumiancew⁵². Problem powyższy poruszono

⁴⁹ *Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. VIII, Warszawa 1974, s. 157-158..

⁵⁰ Odrębnym problemem jest fakt likwidacji przez Komendantury Wojenne Polskiego podziemia niepodległościowego, nie wchodzi to jednak w zakres niniejszej pracy.

⁵¹ Tak brzmiała oficjalna nazwa resortu.

⁵² *Tyły Radzieckich Sił Zbrojnych w Wielkiej Wojnie Narodowej 1941-1945*, praca zbiorowa pod redakcją S. Kurkotkina, tłum. pol. Warszawa 1980, s. 305. W późniejszym okresie na terytoriach Austrii, Jugosławii, Czechosłowacji i Niemiec wyzwolonych przez ACz, postąpiono inaczej niż w Polsce, powierzając organizację przewozów wojskowych szefom komunikacji wojskowej odpowiednich frontów.

już w 1947 r. w opracowaniu Ministerstwa Komunikacji⁵³. Czytamy tam, m.in.: „Władze Radzieckie przekuwają na tor szeroki główne arterie kolejowe, niezbędne do obsługi frontu, obsadzają je swoją administracją, obsługują swoim taborem i swoimi pracownikami, lecz korzystają przy tym w bardzo szerokiej mierze z polskiego personelu kolejowego. [...] Władze polskie zarządzają kolejami, które zachowały tor normalny, uruchamiają na nich pociągi, składające się z nielicznych, zdobywanych na Niemczech parowozów i wagonów. [...] W każdej dyrekcji oprócz polskiej administracji istnieje kierowana centralnie z Lublina, a następnie z Warszawy placówka radzieckiego kierownictwa transportów, która stawia polskim organom kolejowym swe zadania i nadzoruje ich wykonanie. Na przestrzeni działają jej liniowe organy. Z konieczności uprawnienia polskiej administracji są ograniczone, podział kompetencji niewyraźny”⁵⁴. [podkreślenia moje - RD.]

Na większości stacji leżących wzdłuż wszystkich strategicznych linii kolejowych, w skład administracji kolejowej zawsze wchodził przedstawiciel radziecki. Miał on nadzorować pracę tworzących się służb, pod kątem odbudowy zniszczeń i jak najszybszego uruchomienia transportu. Można też było rozumieć jego obecność jako brak zaufania władz radzieckich do Polaków⁵⁵. O swoistym „nadzorze” pisze nawet w swych pamiętnikach Szef Tyłów 1 Frontu Białoruskiego gen. Nikołaj Antipienko „Na terytorium Polski kierownictwo komunikacją kolejową z dniem 12 października [1944 r - przyp. R.D.] przejął wydział komunikacji i łączności Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, a obsługę linii kolejowych powierzono polskim kolejarzom. Sieć linii kolejowych na wschód od Wisły podzielono na dyrekcje kolejowe, a te ostatnie - na kolejowe odcinki eksploatacji. Przy wydziale komunikacji i łączności PKWN wyznaczono stałego pełnomocnika Głównego Zarządu Komunikacji Wojskowej Ludowego Komisariatu Komunikacji ZSRR generała P. Rumiancewa. Podobni pełnomocnicy byli wyznaczeni również przy dyrekcjach kolejowych. W pasie przyfrontowym o szerokości 50 kilometrów obsługa linii kolejowych oraz przepuszczaniem pociągów zajmowały się pułki eksploatacji kolei”⁵⁶. [podkreślenia moje - RD.]

Według zawiadowcy Odcinka Sygnałowego w Siedlcach D. M. Hankiewicza: „w Siedlcach w 1944 roku transportami wojskowymi (eszelonami) kierowali w porozumieniu z dyspozyturą polską dyspozytorzy Rosjanie. Przy poszczególnych Oddziałach kolejowych pojawili się „opiekunowie” ze strony Rosjan, np.

⁵³ *Odrodzenie Polskiego Kolejnictwa*, Warszawa 1947, s. 12-13.

⁵⁴ *Ibidem*, s. 12-13.

⁵⁵ E. Knapczyk, *Pod nadzorem komendantów* [w:] „*Nowe Sygnały*”, 1997, nr 44, s. 26.

⁵⁶ N. Antipienko, *op. cit.*, s. 232. Autor ten używa błędnej nazwy Wydział Komunikacji i Łączności PKWN. Właściwa nazwa tej instytucji brzmiała: Ministerstwo Komunikacji, Poczty i Telegrafu - przyp. R.D.

■ Oddziały Elektrotechnicznym sprawy łączności nadzorowali: Strelcow, Kałurowa i Prickier⁵⁷.

27 sierpnia 1944 roku utworzono decyzją inż. Jana Grubeckiego kierownika RKPiT⁵⁸ Poddirekcje KP w Rzeszowie i Białymstoku, podległe Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Lublinie⁵⁹. Do Dyrekcji Lubelskiej włączono linię kolejową Siedlce - Łuków - Terespol - most na Bugu (bez stacji Siedlce)⁶⁰. Stacja Siedlce została włączona (do czasu powstania Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie) w skład Poddirekcji Kolei Państwowych w Białymstoku⁶¹.

Resort Komunikacji Poczty i Telegrafu w trosce o swoich pracowników zorganizował specjalny aparat aprowizacyjny, którego zadaniem było dostarczanie wszystkim pracownikom oraz członkom ich rodzin artykułów pierwszej potrzeby. Wydział Apropowizacyjny powołał odpowiednie oddziały w dyrekcjach kolejowych oraz na wyznaczonych stacjach. Zadaniem tych oddziałów aprowizacyjnych był odbiór artykułów żywnościowych w radach narodowych i rozprowadzanie ich według odpowiedniego klucza między pracowników kolei⁶². Utworzono je m.in. na stacjach: Biała Podlaska, Czeremcha, Łuków, Siedlce, Mińsk Mazowiecki⁶³.

Przekucie torów na radziecką szerokość

Większość linii kolejowych, zwłaszcza tych, które były ważne dla ruchu wojsk, uruchamiały jednostki kolejowe wojsk radzieckich przy współudziale kolejarzy polskich. Ruch w bardzo szybkim tempie. Gen. Antipienko stwierdza, że zakładane tempo odbudowy tych linii wynosiło 10 km na dobę, a w razie mniejszych uszkodzeń - 20 - 25 km na dobę⁶⁴. Na interesującym nas terytorium wycofujące się wojska niemieckie zdążyły wysadzić w powietrze zarówno mosty, przepusty kolejowe jak i w niektórych miejscach całe nasypy; zamiast planowanych 5-10 km udawało się odbudować tylko 1-2 km torów na dobę. W pasie działań wojennych,

⁵⁷ Relacja D. M. Hankiewicza z 11. VIII. 1996 r. w posiadaniu autora.

⁵⁸ Resort Komunikacji Poczty i Telegrafu - przyp. RD

⁵⁹ *Rozporządzenie Kierownika Resortu Komunikacji, Poczty i Telegrafu z dnia 27 sierpnia 1944 r. o organizacji Poddirekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Białymstoku i Rzeszowie oraz Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie i Krakowie*, Dz.U.M.K. 1945, nr 1, poz. 4, s. 3.

⁶⁰ Ibidem, s. 3-4. Dnia 10 listopada 1944 r. dyrekcje te uzyskały samodzielność i zostały podporządkowane bezpośrednio Resortowi Komunikacji, Poczty i Telegrafu. AAN. PKWN, XII/1, RKPiT. *Rozporządzenie z dn. 10 XI 1944 o usamodzielnieniu Poddirekcji Białystok i Rzeszów*.

⁶¹ *Rozporządzenie Kierownika RKPiT z 27 sierpnia 1944*.

⁶² S. Zamkowska, *Odbudowa i funkcjonowanie Kolei Polskich 1944-1949*, Warszawa 1984, s. 45.

⁶³ Dz. U. M. K. 1945, nr 4, poz. 43, s. 27-28.

⁶⁴ N. Antipienko, *op. cit.*, s. 232.

podczas gdy jednostki liniowe przesunęły się do przodu o 350-400 km, linie komunikacyjne odbudowywano tylko na głębokość 20-40 km w kierunku frontu, co powodowało znaczne komplikacje w dowozie zaopatrzenia dō walczących jednostek⁶⁵.

Oprócz wspomnianego powyżej problemu odbudowy ze zniszczeń wojennych, do najważniejszych zadań stojących przed polskimi władzami kolejowymi [wówczas, właściwie przed organami radzieckiej komunikacji wojskowej] należało zdobycie odpowiednich ilości taboru kolejowego, potrzebnego zarówno do przewozu dla potrzeb frontu (dowóz amunicji, paliwa i żywności), jak i zaplecza. Polskiego taboru było zbyt mało⁶⁶. Cały ten tabor miał zachodnioeuropejski rozstaw kół. Wykorzystywano go w miarę możliwości do przewozów wewnętrznych. Koniecznością stało się sprowadzenie taboru z zagranicy. Względy polityczne i militarne spowodowały, że zdecydowano się sprowadzić go ze Związku Radzieckiego. Nie obyło się bez problemów natury technicznej, jak wiadomo radziecki tabor kolejowy przystosowany był do innej szerokości torów⁶⁷. Aby bardziej usprawnić ruch transportów w kierunku dofrontowym transporty wojskowe szły równolegle po wszystkich torach [właściwych i niewłaściwych dla kierunku jazdy pociągów]⁶⁸. Dla potrzeb frontu postanowiono na wyzwolonych terenach Polski przekuć linie normalnotorowe na szerokotorowe⁶⁹. W tym celu PKWN już 29 lipca 1944 r. po-

⁶⁵ A. Kaska, *Nadwiślańskie reduty*, Warszawa 1971, s. 16-17.

⁶⁶ We wrześniu 1944 r. sprawnych było jedynie: 30 parowozów, około 100 wagonów osobowych i 2000 towarowych. S. Zamkowska, *Odbudowa i funkcjonowanie Kolei Polskich 1944-1949*, Warszawa 1984, s. 40.

⁶⁷ Nieco inne wytłumaczenie tej decyzji podają historycy radzieccy: „Początkowo planowano wykorzystać do przewozów wojskowych sieć kolei miejscowych. Zamierzenia opierało na tym, że w granicach rejonu tyłowego 1 Frontu Białoruskiego, istniała duża ilość taboru, który mógł być szeroko wykorzystany do realizacji przewozów kolejowych. Okazało się jednak, iż tabor ten rozrzucony jest po różnych stacjach i bocznych odcinkach. Aby sprowadzić go na uruchomione linie kolejowe, trzeba by było wpierrw odbudować wiele zniszczeń. Ponadto w składzie taboru nie było czteroosiowych platform do przewozu czołgów i innego ciężkiego sprzętu bojowego, a także cystern do transportu paliwa. Tymczasem sytuacja wymagała dostarczania w trybie pilnym zarówno uzupełnień, jak i środków materiałowych. Należało zatem jak najszybciej poszerzyć tory głównych linii w rejonach tyłowych frontów na wyzwolonym w końcu 1944 r. terytorium Polski i Prus Wschodnich.” *Tyły Radzieckich Sił...* s. 305.

⁶⁸ *Tyły Radzieckich ...*, s. 310.

⁶⁹ Samo przekuwanie torów nie było taką prostą sprawą na jaką wygląda. Na torach zachodnioeuropejskich większość szyn kolejowych przymocowana była do podkładów przy pomocy wkretów, w Związku Radzieckim zaś przy pomocy haków (kostyli). W związku z tym, że poszerzenie toru robiono w pośpiechu oraz przy braku odpowiednich narzędzi, na wielu odcinkach linii kolejowych wkretów nie wkręcano lecz wbijano w podkłady jak

Wziął uchwałę o częściowym poszerzeniu linii kolejowych [na czas wojny] na wyzwolonych terenach Polski⁷⁰.

W pasie natarcia 1 Frontu Białoruskiego najważniejsze dla obsługi frontu były linie: Brześć - Łuków - Siedlce - rejon Warszawy z odgałęzieniem Łuków - Dęblin oraz linie Kowel - Chełm - Lublin - Dęblin i Wołkowysk - Siedlce - Warszawa. Formowanie transportów wojskowych odbywało się na stacjach Brześć i Kowel, a przepustowość linii dla tychże transportów wynosiła średnio 50 par pociągów na dobę⁷¹.

W historiografii utrzymuje się pogląd, iż na interesującym nas terenie na szeroki rozstaw szyn przekuto jedynie linie Wołkowysk - Siedlce - Warszawa, oraz Brześć - Łuków - Dęblin⁷². W literaturze znajdujemy również twierdzenie, iż na liniach kolejowych, które posiadały dwa tory, przekuwano na szeroki tylko jeden tor.⁷³ Uważam, że obie informacje są nieścisłe. Po pierwsze na interesującym nas terenie przekuto wszystkie linie kolejowe związane z Siedlcami, po drugie od razu obydwie tory.

haki, co poważnie osłabiało wytrzymałość umocowania. Dlatego też jeśli dana linia była przekuwana kilkakrotnie, a to się zdarzało, podkłady nadawały się jedynie na opał.

⁷⁰ Ponieważ jest to dokument mało znany pozwałam sobie zamieścić jej tekst. „Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego biorąc pod uwagę potrzeby Polskiego Wojska i Czerwonej Armii sojuszniczej, które w istniejących warunkach mogą być zaopatrzone jedynie z zasobów ZSRR postanawia:

1. Upoważnić Kierownika Resortu Komunikacji Poczty i Telegrafu do przedsięwzięcia częściowego rozszerzenia torów kolejowych na czas wojny z europejskiego na szeroki prześwit (1435 m/m na 1524 m/m,) w miarę wniosków Naczelnego Dowództwa Wojsk Polskich i głównego Dowództwa Armii Czerwonej.

2. Upoważnić Przewodniczącego Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego i Kierownika Resortu Komunikacji, Poczty i telegrafu do zawarcia i podpisania szczegółowych umów z Rządem Radzieckim w sprawie wykonania 1 punktu niniejszej uchwały.

Cyt. za: *Uchwała Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego Nr 12/44 z 29 lipca 1944 r. o częściowym poszerzeniu prześwitu toru linii kolejowych na wyzwolonych terenach Polski na czas wojny*, Dziennik Urzędowy Ministerstwa Komunikacji, 1945, nr 1, poz. 8, s. 6.

⁷¹ M. N. Gricenko, *Żelaznodorożnyje obespieczenije Wisło-Oderskiej i Berlinskiej operacji „Żelaznodorożnyj Transport”*, 1990, nr 2, s. 60-61; N. Antiapienko, *op. cit.*, s. 227.

⁷² K. Kersten, PKWN 22 VII - 31 XII 1944, Lublin 1965, s. 122.

⁷³ Inaczej twierdzi jedynie N. Antiapienko, *op. cit.*, s. 227. Autor ten tłumaczy, iż przekucie tylko jednego toru było zbyt niewygodnym rozwiązaniem, należałoby zbudować wiele punktów przeładunkowych dla pociągów korzystających z obu szerokości torów. Dlatego też w trakcie trwania ofensywy na wielu liniach kolejowych przekuto na radziecką szerokość torów, oba tory. Później po wyzwoleniu Warszawy jeden tor przekuto z powrotem na normalny. Drugi dopiero we wrześniu 1945 r. - przyp. R.D.

Według S. Zamkowskiej linie kolejowe: Łuków - Siedlce i Siedlce - Małkinia nie były w ogóle przystosowane do radzieckiej szerokości torów⁷⁴. Uważam, że autorka się myli. Nielogicznym byłoby przekucie torów na linii Brześć - Łuków a pozostawienie normalnej szerokości na linii Łuków - Siedlce.

Linia Brześć - Łuków - Siedlce - Warszawa była jeśli nie pierwszą to jedną z pierwszych linii kolejowych I Frontu Białoruskiego oddaną do eksploatacji i chociażby z tego względu miała przekute oba tory główne jak i wszystkie tory stacyjne⁷⁵. W oficjalnych dokumentach radzieckich, czytamy: „W celu zwiększenia przelotowości do 24 par pociągów na dobę częściowo odbudowano i przekuto drugie tory na wszystkich odcinkach trasy: Brześć - Łuków - Siedlce - Mińsk Mazowiecki. Ogółem odbudowano częściowo i przekuto 171 km [torów], w tym na odcinkach: Brześć - Łuków 93 km, Łuków - Siedlce 28 km, Siedlce - Mińsk Mazowiecki 50 km. Ponadto przekuto 9 km drugich torów na odcinku Mińsk Mazowiecki - Miłosna. Jako stacje zaopatrzenia oraz wyładunkowe rozbudowano następujące posterunki ruchu: Sokołów [Podlaski], Podnieśno, Siedlce, Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Broszków, Stara [Miłosna], Sosnowe, Mordy”⁷⁶.

Kolejne argumenty na potwierdzenie mojej tezy znajdujemy w oficjalnym wydawnictwie Ministerstwa Komunikacji z 1945 r., jakim jest *Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych*. Jest to również jedyny ze znanych mi dokumentów w którym wśród poszerzonych linii wymienia się linię Siedlce - Małkinia⁷⁷. W powyższym dokumencie czytamy: „Na okres przekuwania torów szerokich na normalne wstrzymuje się od natychmiast do odwołania naładunek i przewóz wszelkiego rodzaju przesyłek do stacyj pośrednich odcinków: Ostrołęka - Małkinia - Siedl-

⁷⁴ Por. mapka: *Frontowa sieć linii kolejowych*, w: S. Zamkowska, *Wojskowy transport kolejowy 1944-1945* [w:] „WPH” 1982, nr 1, s. 69 oraz pierwsza część pracy S. Zamkowskiej, *Odbudowa i funkcjonowanie Kolei Polskich 1944-1949*, Warszawa 1984. Zob. też. S. Zamkowska, *Warunki powojennej pracy kolei*, „Eksploatacja kolei”, nr 4, Warszawa 1982, s. 97 oraz S. Zamkowska, *Koleje Polskie 50 lat temu*, „Przegląd kolejowy”, nr 5, Warszawa 1995, s. 19.

⁷⁵ W miarę postępów frontu wydłużono ją o linię Warszawa - Kunowice - Berlin zob. B. Sobczak, *Uwagi do artykułu „Wojskowy Transport kolejowy 1944-1945”* „WPH”, nr 4, Warszawa 1982.

⁷⁶ *Meldunek szefa Tyłów I Frontu Białoruskiego, gen. Antypienki, z 14.9.1944 r. w sprawie wykonania uchwały Rady Wojennej Frontu nr 80147 z 20.8.1944 r., dotyczący odbudowy linii kolejowych i mostów na terytorium Polski*. AMO ZSRR, zesp. 233, inw. 2380, tecz. 40, k. 217-219. Cyt. za: F. Zbiniewicz, *Pomoc Armii Radzieckiej dla Polski w świetle dokumentów z lat 1944-1945* [w:] „WPH” 1968, nr 1, s. 350-351.

⁷⁷ *Potwierdzenie zarządzenia DOKP. w Warszawie w sprawie wstrzymania do odwołania przyjmowania do przewozu przesyłek kolejowych wydanych na podstawie pkt. 6, § 5 RPT. w związku z przekuwaniem torów szerokich na prześwit normalny zachodnio-europejski, Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych, 1945, nr 7, s. 79.*

te. [...] Siedlce-Czeremcha, [...] Warszawa Wschodnia-Siedlce”⁷⁸. Z innego dokumentu radzieckiego, dowiadujemy się, że wzdłuż niektórych linii kolejowych położonych na wschód od Wisły ułożono główne linie łączności wojskowej. Należały do nich: Lublin - Lubartów - Łuków - Siedlce, Biała Podlaska - Międzyrzec - Łuków - Siedlce, Siedlce - Sokółów Podlaski - Małkinia, Siedlce - Mińsk Mazowiecki - Praga⁷⁹.

We wspomnieniach Antypienki czytamy: „Po wyjściu naszych wojsk na Wisłę w sierpniu 1944 roku rozpoczęło się planowe i wszechstronne przygotowanie tyłów do nowej operacji zaczepnej”⁸⁰. [Trwało ono wyjątkowo długo bo aż do stycznia 1945 r. - przyp. R.D.] Podczas operacji Białoruskiej remontowano tylko najważniejsze obiekty na głównych kierunkach operacyjnych, po to by szybciej przeprowadzić natarcie. Teraz należało zająć się pozostałymi. W miarę przygotowań do ofensywy zdecydowano, że należy przekuć na tor szeroki także linie kolejowe znajdujące się po lewej stronie Wisły⁸¹. Według Antypienki, od września do grudnia 1944 r. siłami wojsk kolejowych Armii Czerwonej odbudowano 2803 kilometry torów kolejowych, 10 770 linii łączności oraz zbudowano 24 mosty⁸². Do zadań wspomnianych jednostek należało również zapewnienie zapasów paliwa dla parowozów. Ponieważ brakowało węgla, przygotowano 542 tysiące metrów sześciennych drewna. Konieczność zgromadzenia takiej ilości drewna przyczyniła się do dewastacji i tak już zniszczonych przez wojnę polskich lasów.

⁷⁸ Potwierdzenie zarządzenia DOKP. w Warszawie w sprawie wstrzymania do odwołania przyjmowania do przewozu przesyłek kolejowych wydanych na podstawie pkt. 6, § 5 RPT. w związku z przekuwaniem torów szerokich na prześwit normalny zachodnio-europejski, *Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych*, 1945, nr 7, s. 79.

⁷⁹ Rozporządzenie szefa łączności Armii Radzieckiej nr 1071538-s z 27.9.1944 r. dla szefa łączności 1 Frontu Białoruskiego o przekazaniu do dyspozycji szefa łączności WP linii telefoniczno-telegraficznych w celu zabezpieczenia łączności WP i PKWN, AMO ZSRR, inw. 84590-s, tecz. 1, k. 63 [w:] F. Zbiniewicz, *op. cit.*, s. 353.

⁸⁰ N. Antypienko, *Na głównym kierunku*, Warszawa 1970, s. 222. Wg. innych autorów bezpośrednie przygotowania tyłów do w/w operacji rozpoczęło się dopiero w grudniu 1944 r. Por. *Tyły radzieckich...*, s. 185.

⁸¹ Utrzymanie na terenach na zachód od Wisły normalnotorowego rozstawu szyn skomplikowałoby zaopatrzenie w broń, amunicję itp. jednostek frontowych, dlatego też mimo wcześniejszych nie do końca zrozumiałych sprzeciwów Ludowego Komisarjatu Komunikacji ZSRR podjęto decyzję o przekuciu także części tych linii.

⁸² Szef tyłów 1 Frontu Białoruskiego Armii Czerwonej, **zapomniat [sic!]** wspomnieć w swojej pracy o pomocy okazanej żołnierzom radzieckim przez polskich kolejarzy, wszystkie zasługi w odbudowywaniu linii kolejowych przypisując podległym sobie jednostkom, raz tylko, chyba przez niedopatrzenie, wymienia liczbę ponad 10 000 obywateli polskich którzy z własnym sprzętem i siłą pociagową pracowali wspólnie z żołnierzami radzieckimi, pisząc iż, są to dane z jednego tylko dnia pracy. N. Antypienko, *op. cit.*, s. 231.

Siedlecki kolejarz Józef Worowski wspominał po latach: „Węgla było brak. Z tego względu władze wojskowe ZSRR, postawiły jako zadanie bojowe polskim pracownikom (kolejowym - przyp. R.D.), dostarczenie drzewa dla opalania parowozów. Zadanie nie było łatwe. Na zwalanie piłami rosnącego lasu, aby go następnie spalić w piecu nie mieliśmy sumienia, a przecież drzewo dostarczone być musiało, bo stanowiło jeden z warunków zwycięstwa. Niemcy przewidując swoją klęskę, przygotowali do wywozu co się da, a więc i najbliższej torów rosnące sosny. W pobliżu Rembertowa i Sadownego (sic!) przy torach, leżało sporo świeżo ściętego przez Niemców drzewa. To drzewo, mimo niejednokrotnie silnego ostrzału nieprzyjaciela, nasi kolejarze ładowali na wagony i przywozili pociągami do Siedlec. W Siedlcach, przygotowane do paleniska parowozu (odpowiednio pocięte - przyp. R.D.) ładowali na parowozy, które znowuż ciągnęły je (drewno - przyp. R.D.) do frontu”⁸³.

Problem tzw. zdobyczy wojennej

Innym znaczącym problemem oprócz zniszczeń dokonanych przez wycofujące się oddziały niemieckie był problem tzw. zdobyczy wojennej. 9 sierpnia 1944 r. podpisano w Lublinie umowę między PKWN a przedstawicielami rządu radzieckiego w sprawie ochrony mienia przemysłowego w Polsce. Tego samego dnia rozkazem Państwowego Komitetu Obrony ZSRR nr 220172/9/S uregulowano sprawy związane z wspomnianym problemem. Analogiczny rozkaz wydały także dowództwa Frontów, których wojska działały na terytorium Polski⁸⁴. W rozkazie dowództwa 1 Frontu Białoruskiego z 12.VIII.1944 r. czytamy: „jako zdobycz wojenną można traktować: uzbrojenie, amunicję, sprzęt bojowy, mienie wojskowo - intendenckie, magazyny wojskowe i inne mienie należące do wojsk nieprzyjaciela; natomiast nie należy traktować jako zdobyczy wojennej własności prywatnej, spółdzielczej, przemysłowej i miejskiej”⁸⁵. W związku z powyższym dowództwo Frontu zabroniło konfiskowania na terytorium Polski jakiegokolwiek mienia, sprzętu i środków transportu należących do wymienionych właścicieli.

Przepisy sobie a praktyka sobie. Edward Osóbka-Morawski stwierdzał: „Rozkaz w sprawie zdobyczy wojennej był znany tylko czołowym dowódcom radzieckim, którzy w poszczególnych wypadkach przychylali się do naszych interwencji, natomiast nic o tym nie wiedzieli dowódcy poszczególnych jednostek ra-

⁸³ J. Worowski, *VI-ty Rejon Kolejowy AK „Podlasie” w walce z okupantem hitlerowskim w latach 1939 -1944. Wspomnienia*, Siedlce 1958, s. 117. [Maszynopis w posiadaniu autora]

⁸⁴ K. Kaczmarek, *Gospodarka Polski Ludowej na potrzeby wojny 1944 -1945* [w:] „WPH”, 1984, nr 2, s. 41.

⁸⁵ *Ibidem*, s. 42.

nieckich w Polsce, którzy w dalszym ciągu wykraczali poza swoje uprawnienia do ewakuacji i wywozu wielu urządzeń przemysłowych i magazynów niemieckich [podkreślenie moje RD]. W praktyce sprawa zdobyczy wojennej była załatwiana nie zawsze w zgodzie z interesem państwa polskiego. Podobnie wyglądała sprawa z obiektami wybudowanymi czy też przebudowanymi na terenie Polski przez okupanta, dopiero dekret Państwowego Komitetu Obrony ZSRR z dnia 20 lutego 1945 r. stwierdzał: „Wszystkie obiekty przemysłowe na terenie Polski, nawet wybudowane czy przebudowane przez okupanta są własnością państwa polskiego. Ewentualny wywóz sprzętu i materiału pochodzącego z okresu po roku 1939, potrzeby Armii Radzieckiej, może odbyć się tylko w porozumieniu z przedstawicielami polskimi. Odnosi się to jednak tylko do materiałów i sprzętu niezbędnych do prowadzenia wojny”⁸⁷.

Mimo wspomnianych unormowań prawnych, za własność radziecką uznano niektóre z przekutych wcześniej na szerokotorowe linii kolejowych. Zamiast przekuć je na rozstaw normalnotorowy, rozebrane tory wywożono na terytorium ZSRR w celu odbudowy zniszczonych tam linii. Wiele linii dwutorowych Polski stało się wówczas jednotorowymi. W 1945 r. na wschód od Wisły zdemontowano drugi tor na liniach: Platerów - Czeremcha (45,7 km)⁸⁸, Czeremcha - Siemianówka - granica z ZSRR (64,0 km), Siedlce - Sokołów Podl. - Małkinia (66,5 km)⁸⁹, Ostrołęka - Małkinia (54,1 km), Lublin - Parczew - Łuków (110,5 km)⁹⁰. To powodowało, że jeszcze wiele lat po wojnie PKP zmuszone były odbudowywać zdemontowane drugie tory, niektórych nie odbudowano do dziś.

Reasumując należy podkreślić, iż powstały na przełomie wieków Siedlecki Węzeł Kolejowy miał duże znaczenie pod względem militarnym, dla wszystkich wojsk, zarówno dla armii carskiej, polskiej w II Rzeczypospolitej oraz niemieckiej

⁸⁶ K. Kaczmarek, *Gospodarka Polski Ludowej na potrzeby wojny 1944 -1945* [w:] „WPH”, 1984, nr 2, s. 42.

⁸⁷ Ibidem, s. 42-43. Por. też J. Gołębiowski, *Nacjonalizacja przemysłu w Polsce*, Warszawa 1965, s. 139.

⁸⁸ Odbudowany dopiero w 1957 r. S. M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*, Opole 1993, s. 90.

⁸⁹ Drugi tor na tej linii został zbudowany przez Niemców. Jego budowę rozpoczęto w 1943 r. B. Suchta, *Akcja „Miecza i Pługa” na „Bauzug” w Borkach Siedleckich 21.IV.1944*, Sokołów Podlaski 1994, s. 95. Autor posiada kilka relacji: J. Thela, D. M. Hankiewicz, S. Ławckiego, dotyczących tego wydarzenia; różnią się one jednak znacznie między sobą. Na pewno drugi tor ułożono do stacji Podnieśno, jednak w relacjach występuje także Treblinka i Małkinia. Sprawa ta wymaga dokładniejszego zbadania. Nie wiadomo dokładnie kiedy poszerzono tą linię, informacja o pracach przy przekuciu na tor normalny nosi datę 15 września 1945 r. Prawdopodobnie wówczas rozebrano i wywieziono drugi tor.

⁹⁰ S. M. Koziarski, *op. cit.*, s. 90, 175.

i radzieckiej w czasie II wojny światowej. Uwarunkowane to było jego położeniem na głównej (najkrótszej) linii Wschód-Zachód. Po zakończeniu wojny na skutek budowy tranzytowej linii kolejowej Warszawa - Pilawa - Łuków stracił on na znaczeniu na rzecz Łukowa. W latach 90 XX w. nastąpiła dalsza degradacja węzła poprzez likwidację linii Siedlce - Małkinia, likwidacja parowozowni, wagonowni, drużyn konduktorskich itp. zmiany restrukturyzacyjne. Przyczynił się do tego brak przewozów towarowych, wywołany przejściem transportu towarów przez tabor samochodowy.